



fccq | Fédération des chambres
de commerce du Québec



Montréal, le 11 janvier 2019

M. Richard Ryan
Conseiller de la ville
Arrondissement Le Plateau Mont-Royal
Président de la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation
275, rue Notre-Dame Est, bureau R.134
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Objet : Commentaires de la FCCQ à l'occasion de la consultation de la Ville de Montréal portant sur les impacts du projet Royalmount

Monsieur le Président,

Grâce à son vaste réseau de près de plus de 130 chambres de commerce et de 1 100 entreprises établies au Québec, la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) représente plus de 50 000 entreprises exerçant leurs activités dans tous les secteurs de l'économie et sur l'ensemble du territoire québécois. Considérée comme le plus important réseau de gens d'affaires et d'entreprises au Québec, la FCCQ défend les intérêts de ses membres au chapitre des politiques publiques, favorisant ainsi un environnement d'affaires innovant et concurrentiel, respectueux des principes de développement durable.

En novembre 2018, la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation de la Ville de Montréal, a annoncé vouloir tenir des consultations publiques au sujet des impacts du projet Royalmount afin d'informer la population en lui présentant les résultats des analyses d'impacts du projet, notamment en ce qui a trait à la circulation, à la structure commerciale locale et de l'agglomération de Montréal, aux retombées fiscales municipales et à l'insertion urbaine de ce projet.

Par la présente, **la FCCQ souhaite rappeler l'importance de tenir compte des nombreux investissements et retombées économiques proposés dans le cadre du projet Royalmount, et présenter ses recommandations afin que celui-ci puisse obtenir les conditions nécessaires pour assurer sa pleine réussite.** Cela dit, l'accessibilité au projet une fois réalisée pourrait représenter un défi important si aucune mesure améliorant la fluidité n'est mise en place.



1. Mise en contexte

Annoncé initialement en 2015 et évalué à environ 2 milliards de dollars, le projet Royalmount s'installerait à l'intersection des autoroutes Métropolitaine (A-40) et Décarie (A-15) à Montréal, soit à proximité de l'échangeur Décarie sur des terrains actuellement à faible densité d'utilisation de 2,5 millions de pieds carrés, et situés à l'intérieur des zones de Ville Mont-Royal. Ce projet commercial prévu pour 2022 devrait comporter environ 200 magasins, six tours à bureaux, cinq complexes hôteliers, plusieurs restaurants, un théâtre, un cinéma, un parc aquatique, un aquarium, pour ne nommer que ceux-ci.

Son promoteur *Immobilier Carbonleo* souhaite faire de ce pôle multifonctionnel une destination urbaine reconnue à Montréal, fréquentée autant par ses citoyens, que des visiteurs des différentes régions québécoises et canadiennes ou même, capable d'accueillir plusieurs touristes en provenance des quatre coins de la planète. Leurs projections d'achalandage sont élevées, soit autour de 25 à 35 millions de visiteurs chaque année. Il est notamment prévu d'offrir quelque 8 000 places de stationnement, via des installations intérieures notamment.¹ À noter également qu'à proximité du Royalmount, des projets de développement immobilier sont actuellement en cours de développement, notamment sur les terrains de l'ancien hippodrome.

Toutefois, bien que les études du promoteur concluent que l'attractivité de ce projet n'aurait pas d'impact significatif sur la fluidité globale, des mesures soutenant le développement du transport collectif ainsi qu'une meilleure desserte des environs serait souhaitée. Tout à côté de cette zone stratégique au fort potentiel commercial et économique, se trouvent deux des points de congestion les plus élevés au Québec,² retrouvés à l'intérieur du « top 5 » au Canada, selon les données de CAA-Québec en 2017.³ Cet emplacement bénéficie également de la proximité de la station de métro de la Savane, où une proposition de passerelle piétonnière et cycliste doit voir le jour afin de relier cette installation de transport en commun au projet Royalmount, en passant au-dessus de l'autoroute Décarie (A-15.) D'autres services de transport collectif et actif sont également prévus.

Selon la FCCQ, pour obtenir la réussite du projet Royalmount, **il faudra s'assurer d'offrir aux promoteurs, avec la collaboration des différents ordres de gouvernement, notamment les villes concernées et leurs entités responsables du transport collectif, un processus leur permettant de collaborer efficacement, étroitement et s'arrimer afin de construire les infrastructures ainsi que les services nécessaires à la réussite du projet.** Il est important que le projet assure non seulement une expérience de qualité aux millions de personnes qui iront fréquenter les installations, mais aussi une optimisation de la fluidité des déplacements.

¹ VILLE DE MONTRÉAL, Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation, Dossier de consultation - Impacts du projet Royalmount

² DONNÉES QUÉBEC, Débit de circulation – Transports Québec, 2018

<https://www.donneesquebec.ca/recherche/fr/dataset/debits-de-circulation-transports-quebec>

³ CAA-QUÉBEC, Étude sur la congestion routière au Canada, 2017

<https://www.caaquebec.com/fr/magazine-caa-quebec/etude-sur-la-congestion-routiere-au-canada/>



2. Commentaires

Le projet Royalmount propose d'offrir toute une gamme de services commerciaux, immobiliers, hôteliers et des installations de divertissement. Selon le promoteur, il générerait des investissements privés de l'ordre de 2 milliards de dollars et des retombées fiscales importantes pour les municipalités concernées et les ordres de gouvernement du Québec et du Canada. Pour Ville Mont-Royal et la Ville de Montréal, on estime que les revenus fiscaux nets annuels seraient d'environ 26 millions de dollars chacune, selon les taux actuels et l'impact différentiel sur la quote-part du budget de l'agglomération. Ces retombées économiques peuvent être considérables en plus de générer une activité commerciale des plus importantes. La FCCQ croit dans l'émulation et les études des promoteurs démontrent que l'impact serait positif sur l'économie et le commerce en général.

Cependant **pour la FCCQ, une des conditions de succès pour le projet réside à maximiser la fluidité des déplacements en direction du projet, en misant notamment sur des solutions favorisant la mobilité durable.** La construction d'une passerelle au-dessus de l'autoroute Décarie (A-15) pour relier la station de métro de la Savane au projet représente une excellente initiative pour inciter les gens qui fréquenteront les installations, à utiliser le transport collectif ou actif pour s'y rendre.

Le Réseau express métropolitain (REM) de CDPQ Infra sera mis en service dès 2021 et constituera une installation importante de transport en commun dans le paysage montréalais et québécois au cours des prochaines années. Une navette pour relier une station du réseau au Royalmount serait également envisagée, selon le promoteur. Il faudra que cette liaison soit connue, accessible avec des fréquences régulières selon la planification de l'achalandage dans le secteur Royalmount. De plus, selon le potentiel d'achalandage touristique prévu, il serait opportun d'offrir une réponse adéquate en transport collectif, qui pourrait être une liaison avec l'aéroport Montréal-Trudeau destinée à accueillir la clientèle touristique. Celle-ci pourrait alors profiter des équipements hôteliers et de divertissement qui y seront présents, et qui s'ajouteront à l'offre retrouvée ailleurs à Montréal et au Québec. Nous pouvons penser entre autres aux nombreux touristes en provenance de l'Asie, où Aéroports de Montréal offre désormais des liaisons directes vers la Chine et le Japon, notamment via Air Canada.



Plus rapidement les liaisons de transport collectif seront attrayantes pour les utilisateurs, plus la fluidité des déplacements dans le secteur serait renforcée puisque cette desserte performante incitera davantage la clientèle et les employés à laisser leur automobile à la maison. Cela signifie que les promoteurs doivent prévoir à l'intérieur de leur projet un espace permettant d'accueillir les autobus qui s'y dirigeront. Pour ce faire, une des solutions pourrait être de connaître les intentions de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et de la Société de transport de Montréal (STM) entre autres, quant aux dessertes qui seront offertes pour rejoindre Royalmount au sein de leur planification des déplacements.

L'arrivée d'un projet comme Royalmount **pourrait également représenter une opportunité d'accroître les liaisons par transports collectifs vers les secteurs industriels et commerciaux de l'ouest de Montréal le long de l'axe l'A-40, par exemple à proximité de l'arrondissement Saint-Laurent.** Différentes analyses nous ont démontré qu'un manque important d'infrastructures de mobilité durable inciterait les automobilistes à ne pas changer leurs habitudes de déplacement.

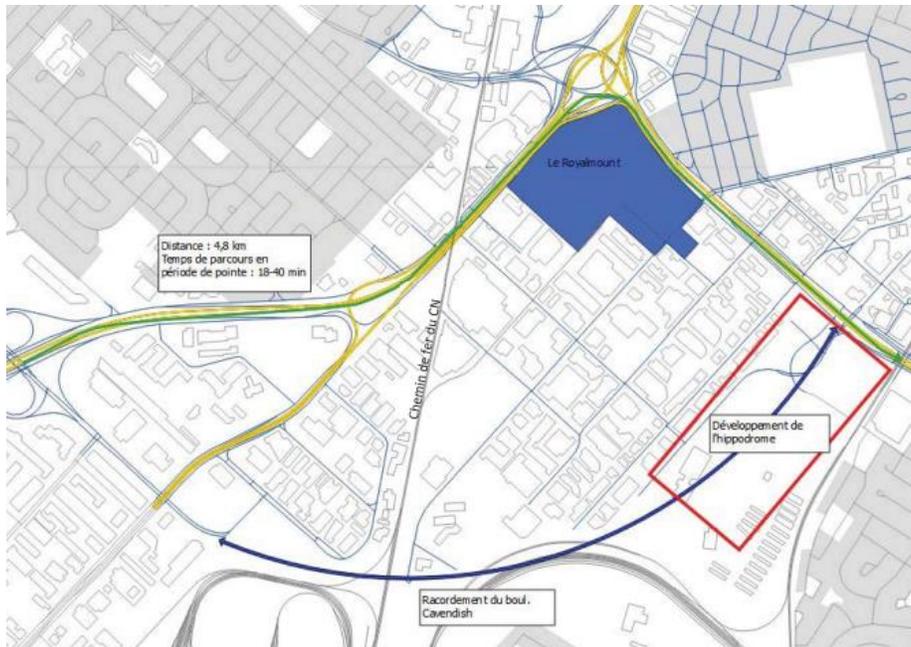
Ainsi, **les sociétés de transport devraient pouvoir compter sur l'appui des ordres de gouvernement afin de disposer des ressources nécessaires pour accroître l'offre de transport en commun, au long de l'axe l'A-40.** À l'intérieur de son bilan du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a estimé que les coûts de congestion dans le Grand Montréal en 2018 sont d'environ 4,2 milliards de dollars.⁴

D'autant plus que comme mentionné préalablement, les infrastructures autoroutières à proximité représentent des points de congestion majeurs au Québec, ce qui a un impact sur notre économie et notre bilan en matière d'émissions de gaz à effet de serre (GES.) L'autoroute Métropolitaine (A-40) entre Pie-IX et l'A-520 arrive au 3^e rang des pires points de congestion routière au Canada, tandis que l'autoroute Décarie (entre A-40 et Côte Saint-Luc) arrive au 5^e rang.⁵ Quotidiennement, c'est plus de 360 000 véhicules qui empruntent l'échangeur Décarie (A-15 et A-40) alors que selon les projections de la Ville de Montréal, le projet Royalmount générera un total de 140 000 déplacements quotidiens, et ce, en combinant tous les modes disponibles. Nous considérons qu'il s'agit d'un facteur à prendre sérieusement en considération dans la réalisation du projet Royalmount, et les solutions passent principalement par la mobilité durable pour assurer le succès du projet et conséquemment, maintenir l'attrait des visiteurs pour le lieu.

⁴COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (CMM), Bilan du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) 2012-2018, 2018

⁵ CAA-QUÉBEC, Étude sur la congestion routière au Canada, 2017

<https://www.caaquebec.com/fr/magazine-caa-quebec/etude-sur-la-congestion-routiere-au-canada/>



*Phase 1 – Projet Cavendish⁶

Pour contribuer à l'amélioration de la fluidité dans ce secteur névralgique, notamment pour le transport par camion, on retrouve également à l'intérieur de l'étude d'impact réalisée par WSP intitulée *Le Royalmount, étude d'impact sur les déplacements - analyse complémentaire - projet Cavendish*, des solutions routières pour améliorer la circulation dans ce secteur névralgique. Parmi celles-ci, il est proposé par les promoteurs de réaliser le Projet Cavendish, soit un raccordement du boulevard Cavendish Nord depuis l'arrondissement Saint-Laurent, à la rue Jean-Talon Ouest (qui se verrait prolongée en traversant les terrains de l'ancien hippodrome) et par l'avenue Royalmount dans une première phase. Dans une seconde phase, ce nouveau lien routier serait relié avec le boulevard Cavendish Sud depuis Côte-Saint-Luc.

Nous croyons que ce projet pourrait contribuer à accroître la fluidité de la circulation dans ce secteur au moment de l'arrivée du projet Royalmount. Puisqu'il y a présence d'une gare de triage à proximité du trajet prévu, nous demandons également de travailler étroitement avec le Canadien Pacifique (CP) afin que le lien routier ne nuise pas à leurs opérations. Un nouveau lien routier dans ce secteur permettrait également au transport par camion d'assurer efficacement les nombreuses livraisons à prévoir pour approvisionner les commerçants et les installations du Royalmount.

⁶ WSP, Le Royalmount, étude d'impact sur les déplacements - analyse complémentaire - projet Cavendish, 2018



fccq | Fédération des chambres
de commerce du Québec



3. Conclusion

En terminant, le projet Royalmount nous apparaît attrayant pour le développement économique du Québec, puisqu'il représenterait entre autres, un potentiel commercial élevé. Pour assurer sa réussite et sa longévité, il faudrait accompagner les promoteurs à réaliser promptement le projet et impliquer tous les acteurs liés au projet dans sa réalisation. Une des conditions de succès passerait par des artères routières fluides autour du projet, afin que l'achalandage prévu n'aggrave pas les problématiques de congestion retrouvées dans ce secteur. Le projet pourrait même représenter, à notre avis, une occasion d'améliorer la desserte de transport collectif et actif dans ce secteur hautement fréquenté du transport au Québec, notamment au long de l'axe de l'A-40.

Il est reconnu depuis bon nombre d'années que l'état de la circulation sur les liens routiers avoisinants est de plus en plus problématique. Par conséquent, le projet nécessiterait des infrastructures de transport adéquates afin d'assurer une fluidité de la circulation dans ce secteur névralgique pour les déplacements. Nous comptons sur la participation de tous les acteurs concernés par le projet (promoteurs et ordres de gouvernement) pour concrétiser ces infrastructures lorsque nécessaire, en faisant une place importante au capital privé dans la réalisation de ces travaux et à la mobilité durable.

Veillez agréer, Monsieur Ryan, l'expression de ma considération distinguée.

Stéphane Forget, MBA
Président-directeur général